

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)980/13-14(06)號文件

檔號：CB1/PS/1/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2014年2月28日舉行的會議

有關2013年12月16日將軍澳線與觀塘線服務中斷事故及 近期於東鐵線與輕鐵發生的重大事故的 背景資料簡介

目的

本文件提供有關2013年12月16日將軍澳線與觀塘線服務中斷事故，以及近期於東鐵線與輕鐵發生的重大事故的背景資料，並概述議員過往在討論重鐵網絡事故和輕鐵事故時提出的主要意見及關注事項。

背景

重鐵網絡事故

2013年12月16日發生的將軍澳線與觀塘線服務中斷事故

2. 據政府當局¹及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")²表示，在2013年12月16日下午12時30分至12時42分期間，將軍澳線坑口站至油塘站及觀塘線調景嶺站至油塘站一段路軌，斷斷續續出現3次電力中斷。港鐵公司經初步調查後發現，調景嶺站附近一個架空電纜拉托裝置的繫索折斷，導致將軍澳線及部分觀塘線列車服務中斷近5小時(即由下午12時42分至5時35分)。港鐵公司已應政府當局要求，在3個工作天內，亦即在2013年12月19日提交事故報告。鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")於2013年12月20日舉行會議，討論港鐵公司所擬備的初步報告。

¹ 資料來源：政府當局於2013年12月就"2013年12月16日港鐵將軍澳線及觀塘線架空電纜故障事故"提供的文件[立法會CB(1)595/13-14(01)號文件]

² 資料來源：港鐵公司於2013年12月20日發出的新聞公報(PR112/13)

2014年2月9日發生的東鐵線事故

3. 據傳媒報道，在2014年2月9日上午11時25分左右，東鐵線大學站一條架空電纜故障，導致往來大埔墟站與火炭站的列車服務中斷，而往來火炭站與紅磡站及羅湖站與大埔墟站的列車服務維持6分鐘一班，往來落馬洲站與大埔墟站的列車服務則每15分鐘一班。同時，大埔墟站至火炭站要以單軌雙程行車，列車服務維持每20分鐘一班，影響嚴重。港鐵公司已安排接駁巴士服務，往來大埔墟站與沙田站。當日，列車服務受阻達4小時。在下午3時30分左右，列車服務恢復，但約10分鐘後，在東鐵線九龍塘站一架開往紅磡的列車，其中一個車廂頂部出現火花，乘客須疏散，但服務不受影響。部分相關的報章剪輯載於**附錄I**。

2014年2月18日發生的東鐵線事故

4. 據傳媒報道，在2014年2月18日下午4時20分左右，近粉嶺站一條架空電纜的絕緣體損壞引致短路，導致東鐵線列車服務中斷。往來紅磡站與大埔墟站的列車服務每15分鐘一班，而往來大埔墟站與羅湖站的列車維持每30分鐘一班。至於往來大埔墟站與落馬洲站的列車，則每30分鐘一班。列車服務於晚上7時21分恢復正常。部分相關的報章剪輯載於**附錄II**。

2014年2月20日發生的東鐵線事故

5. 在2014年2月20日上午7時左右，東鐵線一架列車駛離大圍站，其中一個車廂頂部出現火花，約400名乘客於九龍塘站疏散，而有關列車亦駛回車廠檢查。事故導致東鐵線列車服務受阻約6分鐘。部分報章剪輯載於**附錄III**。

輕鐵事故

2013年5月17日發生的輕鐵事故

6. 在2013年5月17日，元朗天水圍一列輕鐵出軌，導致超過80名乘客受傷。在2013年5月24日舉行的小組委員會會議上，政府當局及港鐵公司匯報有關事故，並闡述港鐵公司所進行的初步調查結果。其後，該名肇事輕鐵車長被控以《香港鐵路條例》(第556章)所訂的疏忽及故意危害安全的罪行。案件已排期於2014年4月審訊。

2013年12月17日發生的輕鐵事故

7. 據傳媒報道，在2013年12月17日上午8時50分，天水圍一列接載160名乘客正駛往天湖站的雙卡輕鐵列車尾部車頂的空調系統冒煙，隨後列車駛至天湖站疏散乘客。當列車上160名乘客於天湖站疏散後，已起火的列車再駛往洪天路緊急月台，消防員花了15分鐘將火救熄。這宗事故並無人受傷。部分相關的報章剪輯載於**附錄IV**。

2014年1月22日發生的輕鐵事故

8. 據傳媒報道，在2014年1月22日上午6時15分左右，輕鐵列車服務中斷，元朗及天水圍區8個輕鐵站受到影響。事故起因為坑尾村站與塘坊村站之間的架空電纜設備故障，架空電纜線路跳掣，駛經該處一列雙卡輕鐵列車車頂冒煙，引致電力供應中斷。受影響乘客轉乘接駁巴士，事件中無人受傷。輕鐵列車服務於上午8時30分恢復正常。相關的報章剪輯載於**附錄V**。

小組委員會提出的主要關注事項

重鐵網絡事故

9. 委員曾對過往的重鐵網絡事故，以及近期於2013年12月16日發生的將軍澳線及觀塘線服務中斷事故表示關注。委員主要關注的事項綜述於下文各段。

事故處理方法

10. 小組委員會曾分別於2008年12月16日、2009年12月4日、2010年11月4日、2011年3月18日、2012年6月28日及2013年12月20日的會議上，討論港鐵公司處理事故的方法。委員極為關注港鐵公司延遲向運輸署作出通報及發生事故期間的應變措施。委員尤其對下述事宜不滿：向乘客發布有關服務暫停及可以提供的列車服務的資訊混亂；緊急接駁巴士的安排；緊急接駁巴士登車地點缺乏人羣控制；以及臨時更改登車的地點。

11. 在現行安排下，港鐵公司須按照運輸署的要求，因應鐵路事故的嚴重程度向運輸署及其他公共交通營辦商發出黃色或紅色警告信息。港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生8分鐘，或若預計事故會長達8分鐘或以上時，亦須於8分鐘內通知運輸署。另外，根據《香港鐵路規例》，港鐵公司須向機電工程署通報任何對鐵路安全運作有直接影響的事件。

12. 遇上重大事故時，港鐵公司會啟動"事故控制站"，即時與政府當局多個部門包括消防處、警務處及運輸署，按照應變計劃下的既定程序處理事故，務求盡快及安全地疏散乘客。假如港鐵公司的電力供應受到影響時，列車的後備電力會啟動，為列車上的主要設施提供電力，包括部分照明、通風和通訊系統。另外，港鐵公司亦會安排職員，盡快協助列車上的乘客離開車廂。

13. 在2010年11月4日的小組委員會會議上，委員通過以下議案：

"鑑於港鐵公司的鐵路系統過去數年多次發生嚴重事故和出現延誤，其應變措施和處理手法沒有改善，在近期事故中表現更令人失望，引起公眾對鐵路運作的關注和不滿。本小組委員會要求港鐵公司停止發放本年度的花紅予行政總裁，以及其他相關管理階層職員，以作懲治。"

負責維修的外判員工

14. 委員在2008年12月16日、2009年12月4日、2011年3月18日及2013年12月20日的會議上討論鐵路事故時，普遍關注到鐵路事故可能因港鐵公司外判維修服務所致，外判維修服務或會影響路軌維修保養的水平。港鐵公司解釋，外判員工負責進行定期目視檢查、染料滲透測試及小型的預防性維修及路軌清潔的工作；至於更換路軌、超聲波檢測、磨路軌等工作，仍由港鐵公司內部員工進行。他們亦向小組委員會委員保證，外判維修工作與公司內部進行的維修工作，均需要符合相同的標準和規定。在2013年12月20日的小組委員會會議上，委員通過兩項議案，督促港鐵公司檢討或中止外判制度，務求改善維修質素，防止同類事故再次發生。

15. 在2013年5月，港鐵公司向小組委員會匯報其維修外判員工的最新資料。截至2012年，港鐵公司在主要維修外判合約方面的外判員工共1 166人，佔整體維修及基建員工人數大約兩成。負責土木／基建維修的322名外判員工中，有4名負責以目視及其他無損探傷方法進行軌道檢查。軌道檢查的工作主要由港鐵公司直接聘用的員工負責，人數約為190名。2010年至2012年港鐵公司在主要維修合約方面的外判員工人數載於**附錄VI**。

罰則

16. 在2009年12月4日的小組委員會會議上，委員促請政府當局加強監察工作，並對港鐵公司實施懲罰制度，例如港鐵公司表現若未符合標準，便向其發出警告信或徵收罰款。在2012年6月28日，小組委員會委員表達對鐵路服務表現的關注。他們建議，港鐵公司應引入機制，給予受鐵路事故影響的乘客賠償，而政府當局應考慮對鐵路事故的責任加以區分或引入處罰機制。

17. 政府當局於2013年4月完成港鐵公司票價調整機制的檢討工作，新票價調整機制於2013年6月實施。根據經修訂的票價調整機制，政府當局會設立服務表現安排，就港鐵的嚴重服務延誤(界定為31分鐘或以上的延誤)向港鐵公司徵收罰款，款額由100萬元至1,500萬元不等。政府當局接納港鐵公司的觀點，較短的延誤不應算作嚴重服務延誤，以免對港鐵公司前線人員造成不必要的壓力，以致他們因為避免受罰而匆匆進行維修，影響質素或危及安全。另應注意的是，不在港鐵公司控制之內的因素所導致的延誤，例如乘客行為或惡劣天氣，也不會算作嚴重服務延誤。類似的安排在海外其他地方(例如新加坡及墨爾本)亦有採用。任何罰款所得的金額，會撥入票價優惠帳戶用於有時限的"即日第二程車費九折優惠"計劃。

18. 在2013年12月20日的小組委員會會議上，委員通過以下議案：

"促請政府研究就對港鐵施加的罰款延伸至扣減港鐵董事的袍金及花紅，並定出實施時間表。"

輕鐵事故

19. 委員曾於2013年5月24日小組委員會會議上，討論2013年5月17日發生的輕鐵事故。委員主要關注的事項綜述於下文各段。

輕鐵事故肇因

20. 部分委員關注到列車出軌事故的成因，並詢問港鐵公司是否訂有內部規則(如準時到達每個車站)，致使有關輕鐵車長在事故中超速駕駛。港鐵公司在回應時解釋，該公司不會對未能準時到達每個車站的輕鐵車長作出處罰。發生列車出軌事故後，港鐵公司已推行多項改善安全的措施，例如沿輕鐵網絡增加隨機速度檢查的次數。此外，輕鐵網絡所有交匯處道岔的速度已限為每小時15公里，以確保交通安全。

安全措施

21. 委員普遍關注港鐵公司所公布的加強安全措施的成效。部分委員建議，港鐵公司應在輕鐵採用類似重鐵網絡的自動制動系統，亦應在所有輕鐵列車內安裝電腦系統監察車速，特別是交匯處道岔的車速。政府當局及港鐵公司察悉委員的意見，並解釋在輕鐵應用自動制動系統並不可行。有別於重鐵網絡，輕鐵在與其他道路使用者共用的露天道路上營運，重鐵網絡卻在只供鐵路使用的密封環境營運。

罰則

22. 部分委員關注到肇事輕鐵車長及港鐵公司因為是次列車出軌事故而受到的懲處。此外，他們建議政府當局應就港鐵公司高級管理人員未能確保鐵路服務暢順運作，扣減有關人員的薪金。

立法會質詢

23. 張學明議員、黃成智議員及梁劉柔芬議員對鐵路事故表示關注，並分別在2011年6月1日和8日及2012年2月8日的立法會會議上提出質詢。該等質詢及政府當局的答覆載於**附錄VII**，供委員參閱。

近期發展

24. 小組委員會邀請政府當局在2014年2月28日舉行的小組委員會會議上，向委員匯報2013年12月16日將軍澳線與觀塘線服務中斷的跟進工作，以及近期於東鐵線與輕鐵發生的重大事故。

相關文件

25. 相關文件一覽表載於**附錄VIII**。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年2月25日

大學站電纜爆炸 九龍塘車頂冒火

東鐵一日兩故障十萬人受阻



港鐵列車故障停不了！東鐵昨日內發生兩宗事故，最

嚴重是大學站絕緣體疑老化，令致電纜爆炸，全線服務受影響近四小時，接駁巴士站大排人龍，惟至通車十分鐘後，九龍塘站一列車車頂集電弓又閃出火光，接連事故有逾十萬人受影響，這是港鐵過去三個月來第四宗嚴重事故。

記者：朱震平 楊偉寧

東鐵五小時內兩宗故障，南行線架空電纜爆炸，大學站服務受阻四句鐘，通行不久，九龍塘站又有故障。運輸署已要求港鐵公司就事件提交報告，港鐵向受影響市民致歉，指收車後會詳細檢查兩事故肇因。

往九龍列車暫停

昨上午十一時二十八分，一列由大埔墟往九龍列車駛入大學站時，有乘客聽到車頭突傳來一響爆炸聲，列車停駛，逾千乘客被疏散到月台，往後列車服務受阻，消防到場未見起火迹象，相信與電纜故障有關。

有目擊乘客稱，嗅到燒焦味及煙從前方

飄來，距車頭二十米遠有電纜垂下，大批東鐵職員跑到車頭方向，另四十名工程人員稍後乘工程車到場維修，由於架空電纜供電故障，九龍方向列車暫停服務，北行線服務同樣受阻。

港鐵指來往紅磡至火炭、羅湖至大埔墟要六分鐘一班，落馬洲至大埔墟十五分鐘一班，同時大埔墟至火炭要單軌雙程行車，約二十分鐘一班。東鐵安排接駁巴士疏導乘客，其中大埔新達廣場巴士站，因通道狹窄，超過五百乘客逼爆，叫苦連天。

三女乘客不適

下午三時二十分，港鐵搶修完畢恢復通車，首班及次班由大埔開往紅磡列車「逼爆」，大批乘客湧入車廂，三名女乘客疑在

車廂等候約十五分鐘，因人多擠逼焗暈，當抵達大學站後，三人先後送院檢驗。

通車十分鐘後，東鐵一列列車又發生故障，一名姓李乘客稱在大圍登車，當列車進入獅隧管道已發現車頂有閃光，並有「嘆嘆」聲響發出，列車進入九龍塘站後，車頂集電弓仍冒出火光，職員疏散乘客離開轉車。

港鐵發言人表示，大學與火炭站間一個絕緣體損壞，導致電力故障。至於第二宗事故，車長發現列車訊號顯示供電系統故障，為安全起見，車上約二千名乘客轉乘另一列車，受阻約數分鐘。

今次為過去三個月第四宗嚴重事故，去年尾，將軍澳線三列列車觸及下墜架空電纜，令全線停駛五小時，是港鐵二十二年最嚴重及封站最長事故。

學者質疑維修出問題

專家的話

對於再有東鐵列車疑組件故障影響服務，有工程師指出，大學站電纜絕緣體損毀，相信是支架老化引致電力系統故障，而九龍站電纜驚現火光，與電纜及列車接觸不良有關，認為港鐵應全面檢查列車組件。

理工大學機械工程學系工程師盧覺強表示，一般情況下，電纜電壓達二萬五千伏特，當集電弓金屬杆觸及電纜造成短

路，會啟動安全掣跳掣，令整個電纜網停電，不排除大學站電纜絕緣體損毀，電纜鬆脫與支架老化有關，又或港鐵維修檢查未發現問題：「因絕緣體部分陶瓷製，所以當看見有裂縫應立即更換。」

至於九龍塘站電纜乍現火光，盧估計列車集電弓與電纜接觸不良，產生「電弧」，集電弓金屬部分會閃出火花，但未致跳掣。他認為機件或出現氧化，同樣港鐵例行維修時或未發現問題。

議員促懲高層減薪扣花紅

港鐵事故頻頻，昨一日兩宗，多名立法會議員認為情況不可接受，包括本身是苦主之一的范國威，他們促請當局檢討現時懲處機制，包括加強罰則，連港鐵高層亦應一同受罰，例如減薪或扣減花紅。

范國威質疑維修外判所累

立法會交通事務委員會副主席范國威表示，昨由粉嶺乘東鐵列車到大圍出席春茗，事發後兩分鐘，列車駛至太和站停駛，車廂一直未有廣播，十二分鐘後才得悉大學站故障，他由友人駕車接送往大圍。

范國威狠批港鐵故障接二連三，不能接受，促請港鐵盡快交代事件，他形容港鐵服務水準下降，去年底將軍澳線事故延誤五小時，今次亦超過三小時，質疑是因為港鐵

將維修服務外判所致。

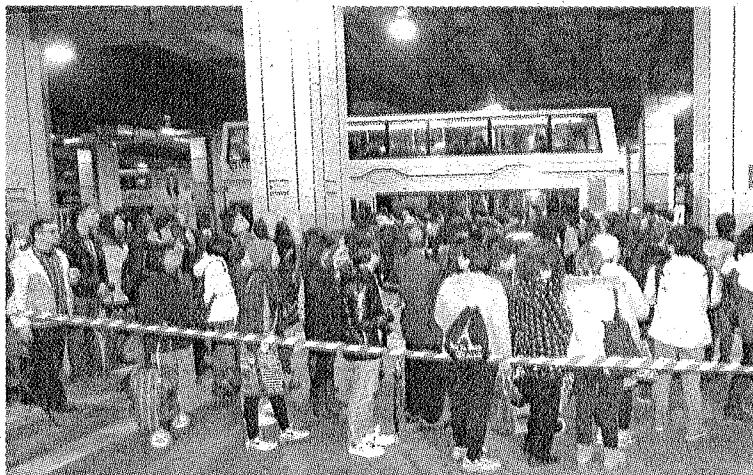
范續稱，香港太過依賴鐵路運輸，一旦發生重大事故，影響將難以估計，促請當局檢討現時懲處機制，建議考慮收緊甚至加強罰則：「現時罰則之中，一小時大約一百萬元，數額其實不算太少，但對於港鐵這麼大企業來說，警告性未必足夠。」

另一成員王國興認為，現時罰款制度根本未能對症下藥：「無論出幾多事、罰幾多錢，都由『大水塘』付款了事，最後都由乘客負責」，他建議日後一旦再出事，港鐵高層亦應一同受罰，例如減薪或扣減花紅：「需要加強壓力迫使管理層作出改善。」王又指，港鐵近年不斷發生不同類型事故，除了懲處問題，各界亦很關注整套鐵路系統是否出了問題，要求包括機電工程署等部門認真跟進。

冒雨等接駁巴 市民怨屢出事



■東鐵恢復全線通車後，南行開入大學站頭班車有一名女乘客因人多「迫暈」。



■東鐵故障期間，乘客在大埔墟站排長龍等穿梭巴士。

香港文匯報訊（記者 杜法祖）

「近期接二連三發生咁多意外事故，實在唔係幾好囉！」昨日天氣轉寒兼整個上午下着毛毛細雨，大批火車乘客要落車湧往輪候港鐵提供的接駁巴士，大都口出怨言，對港鐵近期接連出事大表不滿。

「上車之後站站停，每個站停差唔多10分鐘。」其中在粉嶺站上車的曾小姐，雖然昨天是周日也要上班，本來打算乘東鐵再轉港鐵到葵涌返工，但因東鐵電力故障影響行程受阻。曾小姐語帶埋怨地說：

「去到大學站有廣播叫落車，話有接駁車出沙田。」她於是連忙下車往乘坐接駁巴士去沙田，再入閘乘東鐵繼續行程，「原本50分鐘便可返到公司，結果要花個半鐘……」令她大感不滿。

「無安排 好失望」

「無端端喺上水等成個鐘，無安排，好失望。」一名女士帶着一對子女由上水出九龍訪友，奈何遇上港鐵故障，已提早出門亦變成遲到。她表示在上水站等了1小時，至大埔墟要再轉搭接駁巴士，她怒氣沖沖地表示對港鐵安排十分不滿。

系統老化需檢視 張炳良早已提醒

香港文匯報訊（記者 杜法祖）理工大學機械工程學系工程師盧覺強估計，港鐵昨日的事故是列車集電弓碰觸電纜造成短路，令絕緣體損壞影響行車。他懷疑事故可能與絕緣體老化有關。

3個月4電力事故

去年12月至今，港鐵已共發生4宗與電力故障有關的意外，最長一次停駛近5小時，最短亦逾1小時，影響人數最多達數十萬人。在上月港鐵連串事故發生後，運輸及房屋局局長張炳良已指出港鐵系統有可能出現老化，需要全面檢視。他表示已提醒港鐵注意是否系統有老化及需要提升。他又指，近年港鐵全年故障數字仍然偏低，但承認近期事故卻「有點頻密」。言猶在耳，港鐵昨日又出事故。

港鐵去年被罰或達2,550萬元

張炳良當日透露，根據「鐵路事故懲罰機制」，港鐵去年被罰款總額可能達2,550萬元。「鐵路事故懲罰機制」是以服務被延誤31分鐘或以上作判斷準則，延誤事故首31分鐘至4小時，罰款由100萬元至500萬元不等，之後每小時追加罰款250萬元，罰款額上限為1,500萬元。如事故因乘客行為引致、或惡劣天氣影響可豁免罰款。有關罰款會撥入「票價優惠賬戶」，補助乘客車資。港鐵僅去年或已遭罰款達2,500萬。

立法會交通事務委員會副主席范國威質疑現行「鐵路事故懲罰機制」的罰則，對每年賺大錢的港鐵而言可能警告力度不足，立法會應作出跟進。

'Aging' worries after MTR breakdown

Beatrice Siu

Concerns are mounting over the MTR system's aging parts after the train service between Tai Po Market and Fo Tan was disrupted for four hours, affecting thousands of commuters.

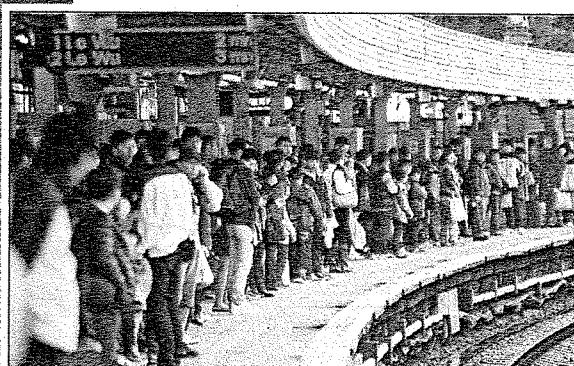
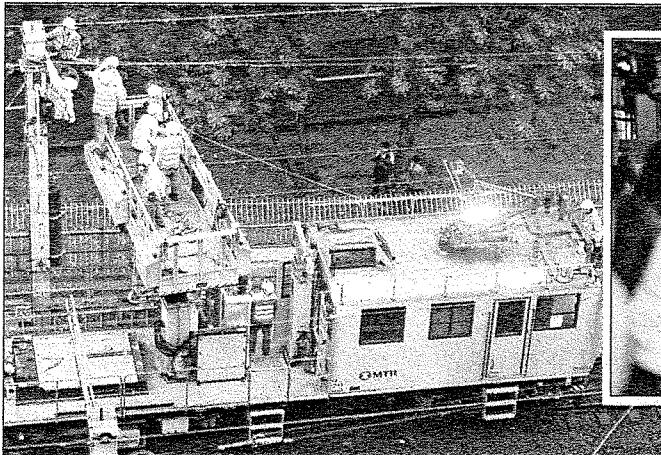
The MTR Corp, expected to be fined an estimated HK\$5 million under a penalty system, blamed the morning breakdown on a part with faulty insulation between University and Fo Tan stations.

Just 10 minutes after the service resumed at around 3.30pm, a passenger said he saw sparks at the top of a cabin on a Hung Hom-bound train. The train captain evacuated the passengers but service was not disrupted.

The electric malfunction occurred at around 11.25am. Witnesses said they heard something boom.

As emergency repairs to the power cable were under way on the Hung Hom-bound track, limited 20-minute service was provided between Fo Tan and Tai Po Market stations, with trains running both ways on a single track.

Service between Fo Tan and Hung Hom and Lo Wu and Tai Po Market was maintained at six-minute intervals, and every 15 minutes for Lok Ma Chau and Tai Po Market.



Workers make repairs on the tracks, leading to a growing crowd at the University station, though after service resumes flaring is spotted on top of a train car in Kowloon Tong station. SING TAO

MTR deployed feeder buses which made 300 trips between Sha Tin and Tai Po Market, taking 21,000 passengers.

Commuters, however, complained that platforms and exits became so crowded. "The arrangement was so bad and it took more than 30 minutes going to Hung Hom, and another 20 minutes waiting for the train to move," a woman said.

Another passenger said: "It would have saved more time if the bus went directly to Sha Tin. People were all stuck at Fo Tan."

The MTR said it is investigating the two incidents, including the sparks seen at Kowloon station.

The passenger who saw the sparks said he "smelled something weird" as the train was going from Tai Wai and passed through the tunnel.

"As I got off at Kowloon Tong, I saw flaring at the top."

Lo Kok-keung of the Hong Kong Polytechnic University's Department of Mechanical Engineering said the damaged insulation could lead to a short circuit and cut down supply.

He said the East Rail Line has been running for a long time and believes the frequent breakdowns could be caused by aging parts. Most vulnerable, he added, are the parts exposed outdoors, including sensors detecting points where the train stops.

"Having more cabins also means having more parts, which increases its chances of aging," he said.

"Despite the MTR's check-ups, there could be more than 100,000 parts throughout the whole system. It is hard to detect the damaged parts."

Legislator Gary Fan Kwok-wai questioned if the penalty mechanism is an effective deterrent.

The Transport Department said it will demand a report from the company.

The latest incident came after the Tseung Kwan O Line had a copper cable broken on December 16, leading to a five-hour disruption of service.

The following day, smoke emerged from the air-conditioning system at the top of the cabin of a Light Rail train in Tin Shui Wai.

beatrice.siu@singtaonewscorp.com

東鐵壞車三小時 下班時間乘客鼓譟

港鐵又「出事」！使用的同一批次絕緣體在十天內兩度發生故障，東鐵粉嶺站附近一條架空電纜的絕緣體昨午損毀，導致跳電掣，列車停駛，連冷氣也關掉。港鐵派大批工程人員花三個小時搶修，粉嶺站一度單軌雙程行車，大埔墟站來往落馬洲及羅湖站列車服務嚴重受阻，最長要30分鐘才有一趟車，由於正值下班繁忙時間，故障令東鐵綫其餘各站「迫爆」，港鐵安排接駁巴士，乘客則狠批其經常壞車，港鐵行政總裁韋達誠就故障道歉，解釋本月9日出現故障後，已陸續更換有問題絕緣體，將於十天內全部更換完畢。

東鐵綫粉嶺站附近昨午4時20分故障，有乘客表示車廂光管一閃後關掉，冷氣也停運，有人感焗促不適，幸當時車廂人不多。港鐵派出數十名工程人員趕往維修，又安排免費接駁巴士接載乘客，粉嶺站要單軌雙程行車，大埔墟站來往落馬洲及羅湖站的列車服務嚴重受阻，往羅湖要20分鐘一班車，至落馬洲則要30分鐘，由於市民陸續下班，東鐵綫其餘各站擠滿乘客。

港鐵至昨晚7時21分才恢復正常服務，韋達誠向乘客致歉，表示今次事故基於絕緣體品質有問題，與本月9日大學站故障相似；港鐵車務總監金澤培表示，問題絕緣體屬歐洲名牌，與港鐵合作多年，損毀的絕緣體2011年才開始使用，本預備使用20年，自上周發生故障後，港鐵開始更換同一批次絕緣體，預計10天內更換65個地點剩餘的絕緣體，又表示會聘專家檢討維修採購程序，也會向立法會交代事故，強調與維修無關。

10天內更換有問題絕緣體

港鐵委託理工大學設計一款電力絕緣測試儀器，證實替換的絕緣體沒有問題，才會安裝，理

大機械工程學系工程師盧覺強接受《成報》訪問則表示，測試儀器難查到絕緣體是否品質欠佳，「其實沒有必要檢查，因為第一有證書，新的話一檢查都是絕緣，使用後才知有瑕疵，瑕疵令使用效能一直降低，而且檢查費時，起碼10分鐘才檢查一塊」，他補充，一條有五、六塊絕緣體，而一個車站絕緣體極多。

港鐵事故頻仍，近三個月內便有超過十宗事故，其中本月9日早上11時25分，東鐵綫大學和火炭站之間有絕緣體損壞引致電力故障，東鐵綫服務延誤近四個小時，最嚴重的則是去年12月中，將軍澳綫架空電纜鬆脫，全綫癱瘓五個小時。

立法會交通事務委員會副主席范國威批評港鐵接連發生事故，令人失望和憤怒，又質疑港鐵把部分維修工作外判，欠缺妥善監管，以致出現問題，要求港鐵全面交代，「只是說2013年，港鐵被罰款千萬，都仍見到這些事故繼續出現，罰了之後又要靠第二程九折去回饋乘客，我相信阻嚇力真的不足，政府和立法會應研究兩個方向，一個是要加重罰則，除罰款外，港鐵董事局董事本身的酬金花紅，都應該要扣減」。

東鐵又壞絕緣體 因擾北上旅客

服務受阻 3句鐘 港鐵委專家檢討採購程序

香港文匯報訊（記者 劉友光、鄧偉明）港鐵10日內接連發生2宗涉及架空電纜絕緣體損壞的事故，繼本月9日東鐵線大學站附近有電纜絕緣體故障影響數以萬計乘客後，東鐵線粉嶺站昨下班繁忙時段又再發生同類事故，導致列車服務受阻3小時，其間由大埔墟至羅湖及落馬洲的列車，只能分別維持每20分鐘至30分鐘一班，港鐵須在大埔墟站安排免費接駁巴士疏導乘客，有

趕往深圳的旅客行程受阻，亦有乘客因車廂沒冷氣而感不適，運輸署已要求港鐵就事故提交報告。港鐵就事件向市民致歉，指屬同一批次的絕緣體出現品質問題，已加緊更換，並會委任外地獨立專家檢討架空電纜維修及採購程序，確保不會出現長遠問題，亦會就事故向立法會提交報告。

更換65絕緣體 需時10日

港鐵車務總監金澤培表示，昨午發生電力絕緣體故障的位置在東鐵粉嶺站附近，導致一段高壓電纜啟動安全裝置（俗稱「跳掣」）中斷電力供應，事故與本月9日大學站的情況非常相似，在9日的事故發生後，港鐵測試發現絕緣體有品質問題，已陸續將同一批次的絕緣體更換，目前餘下65個，預計需時10日，會調動所有資源加快更換，其間亦會派員監察尚未更換絕緣體的操作。

理大設計測試絕緣體裝置

金又指該批絕緣體是歐洲名牌產品，港鐵上世紀在90年代起採用，根據供應商資料有關絕緣體並不須更換，但港鐵為穩當起見，於使用20年後至2011年，已將絕緣體全部更換，而最近發生事故的2個絕緣體，均是於2011年安裝的。理工大學已在短時間內為港鐵設計一個測試裝置，確保絕緣體無問題才安裝。

熄燈斷冷氣 乘客不適

事發昨午4時20分，粉嶺站附近架空電纜突出現故障，一列北行往羅湖的列車駛經時電力一度中斷，據車上乘客李先生表示，當時車廂內的光管突「閃一閃」隨即關掉，車廂變得昏暗，隨後冷氣亦中斷，令車廂變得駭異，雖然當時乘客不算多，但仍有人因此感到不適求助。

事發後由於部分路軌只能單線雙程行車，加上搶修需時，由大埔墟至羅湖站的列車只能維持每20分鐘一班，由大埔墟站至落馬洲的班次更需每30分鐘一班，大埔至紅磡則5分鐘一班。由於接近市民下班繁忙時段，港鐵馬上安排大量免費接駁巴士到大埔墟站疏導乘客，惟現場所見，在傍晚下班高峰時段候車市民仍大排長龍，當中不少更是趕往深圳的旅客或市民。多個港鐵車站在傍晚放工繁忙時間實施人流管制，金鐘港鐵站大堂逼滿人群，港鐵一度

封閉部分入閘機。經逾3小時搶修至晚上7時21分，東鐵列車服務陸續恢復正常，期間運輸署的緊急交通事故協調中心有啟動。

本月9日，港鐵東鐵線一日之內亦曾發生2宗電力事故，當日上午一列南行列車駛至大學站時，因架空電纜絕緣體故障，車頂發出巨響及煙火需疏散乘客，事故導致東鐵大埔墟至火炭站需單軌雙程行車，服務至下午3時許才恢復正常，詎料僅約10分鐘後，再有另一列南行列車車頂冒出火花。運輸署當日亦已要求港鐵提交報告，有立法會議員指港鐵接連出事不能接受，認為須加強罰則。

鐵路小組疑港鐵未汲取教訓

立法會鐵路事宜小組副主席陳恒鎮認為港鐵10日內發生兩次電纜故障不能接受，現時罰款機制的成效亦需作出檢討，港鐵能否在每次事故中都能汲取教訓成為疑問。面對近期頻密的故障事故，港鐵理應成立專家小組調查事件。

市民行程受阻 批屢出事價照加

一名受港鐵事故影響的內地旅行團的女團友表示，她們坐列車抵達大埔墟站時，由於港鐵的廣播及指示不清，不知道有接駁巴士提供，一度令他們感到徬徨無助，更令行程大失預算。而另一名趕往深圳的女子亦表示，本來只需半小的車程，如今「都唔知要等到幾時」；有市民則直斥港鐵接連故障，但又年年加價。

不滿指示不清上錯車

亦有乘客批評港鐵指示不清導致上錯車，又表示曾在大埔墟站月台的列車等候超過20分鐘，列車仍未開出，所以選擇轉坐接駁巴士，令她比

平時遲了一小時才能回家，感到不開心。有剛放學的學生表示，等了15分鐘仍未能登上接駁巴士返上水，批評班次疏落，但她表示港鐵職員有向乘客講解情況，認為安排可接受。

登車後車廂突關燈

另有在羅湖站上車的乘客說，登車後車廂突然關燈，列車在約40分鐘後才開出，花了一個多小時才抵達九龍塘。

■記者 杜法祖

MTR FAILED TO SCREEN FAULTY INSULATORS

Two delays in 10 days on the East Rail Line are blamed on equipment from 'famous European brand'. Independent review is promised

Jennifer Ngo and Ada Lee

The MTR Corporation has promised to replace a suspect batch of electrical insulators on the East Rail Line after a second fault in 10 days caused delays for three hours during the evening rush.

Yesterday's chaos prompted operations director Dr Jacob Kam Chak-pui to admit that the MTR had failed to screen a batch of insulators from a "famous European brand" that were installed in 2011 and are being blamed for the problems.

Services were hit from about 4pm after a faulty insulator in an overhead cable near Fanling station triggered a short circuit. Trains travelling in both directions between Tai Po Market and the Lo Wu and Lok Ma Chau sta-

tions were forced to share a track until the problem was fixed some three hours later.

Trains ran at 15-minute intervals between Hung Hom and Tai Po Market, every 20 minutes between Tai Po Market and Lo Wu and every 30 minutes from Tai Po Market to Lok Ma Chau.

"It's even worse than the diesel-fuel trains in the old days," said passenger Cheung Kunsing, who was forced to wait for more than half an hour at Fanling for a train to Hung Hom.

"Of course I'm extremely dissatisfied with the MTR. Breakdowns a few times in just a few months," said Cheung.

He complained that he had not even been told there was a problem until he reached the platform at Fanling.

MTR chief executive Jay Wal-

der apologised to passengers for the delay and admitted the cause of the delays was "very similar" to the one at University station on February 9.

He promised an independent external review. Meanwhile, the MTR will deploy 60 to 70 staff to replace all the insulators from the batch that are installed at 65 critical locations along the East Rail Line. This would take 10 days.

Insulators, usually made of porcelain, are needed to separate the cables above the train tracks from the steel columns support-

ing them, explained engineer Edmund Leung Kwong-ho.

Professor Lo Kok-keung, of Polytechnic University's department of mechanical engineering, said damaged insulators were a serious problem because they could cut power to the cables and halt the system.

He said insulators normally lasted longer than 10 years and it would be very rare for them to break within three years. He said the Fanling insulator may have been faulty when it was produced, but said such a scenario was unusual. He thought it unlikely that the whole system was installed with faulty insulators.

The two latest incidents on the East Rail Line were unrelated to interruptions on the Tseung Kwan O Line and the Light Rail in December and last month, said Walder. However, he agreed the frequency of incidents over the past 10 days was concerning and admitted the MTR could have provided better service.

Additional reporting by Shirley Zhao



港鐵有瑕疵絕緣體 內地生產

【本報記者吳百添報道】港鐵東鐵線連日事故停不了，昨晨再發生列車頂冒火花事故。

港鐵昨晚終於證實，日前宣布更換「有瑕疵」的電纜絕緣體，生產商為英國公司，產地為中國，強調跟進期間不會再安裝其生產的絕緣體。

生產商為英公司 港鐵停購買

工會指港鐵近日連番發生事故，令前線員工士氣大受影響，逾百名車輛維修組人員需銷假或超時工作，要求港鐵提高員工加班費至1.5倍，與其他交通工具看齊。

港鐵日前曾稱，質量有問題的絕緣體由歐洲名牌廠商生產，並於90年代已採用；但發言人昨晚回覆本報時證實，該批絕緣體的生產商為英國公司Allied Insulators Limited，但產地來自中國，自08年起購入

絕緣體作備用部件。

據Allied Insulators Limited的官方網頁資料顯示，公司設計、製造和提供絕緣體產品逾150年，在克羅地亞、俄羅斯、及中國的山東省淄博市和湖南省醴陵市，均設有廠房。

港鐵發言人指出，將與生產商跟進近日絕緣體損壞情況，其間暫停向生產商購買任何絕緣體，且在跟進工作完成前，不再安裝其生產的絕緣體。

港鐵上周五起更換同一批次絕緣體，截至昨日，共完成23個地點的絕緣體更換，冀於下周末前完成，並會在全線進行絕緣體抽樣檢查和測試。

逾百維修員銷假 促增加班費

香港鐵路管理及專業人員工會主席黃源活表示，絕緣體一般可用20至30年，肇事絕緣體使用期不足3

年，相信事故與老化問題無關。他續指，港鐵近日連番發生事故，前線員工士氣大受影響，其中逾百名車輛維修組人員，需銷假或超時工作，期望港鐵能增加員工加班費至1.5倍，與其他交通工具看齊；多個港鐵工會將於下周一約見運輸及房屋局局長張炳良，討論人手不足問題，建議政府設鐵路學院，吸引年輕人入行。

東鐵昨又故障 列車頂冒火花

立法會鐵路事宜小組主席田北辰認為，不應把問題歸咎於中國製零件、因英國公司有責任控制品質；立法會交通事務委員會副主席范國威則認為，港鐵日前並無透露絕緣體產自內地，令人質疑其企業誠信，促對方完善維修工作，必要時政府需考慮加強對港鐵事故的罰則。

另外，昨晨七時許，東鐵綫一列羅湖開往紅磡列車，在駛離大圍站時，職員發現列車車頂集電弓位置冒出火花，隨即安排列車回廠檢查，約400名乘客需在九龍塘站轉乘下班列車，服務受阻約6分鐘；港鐵回覆指暫未確定事故起因，需收車後再作調查。

港鐵證實： 劣質絕緣體內地製

港鐵在外界多方質詢及輿論壓力下，昨晚始公布供應有問題絕緣體的廠商名字及製造地點，證實為一家英國公司，在中國內地生產。港鐵除更換該公司有問題的六十五處絕緣體，並會將亦已使用該公司生產的另外六十三個絕緣體更換。有議員質疑港鐵為省錢而購入內地貨，促從速詳細交代。

據港鐵昨晚七時公布，懷疑有質量問題的絕緣體，是由二〇〇八年起購置作備用部件，生產商為英國公司Allied Insulators Limited；生產地則在中國內地。港鐵會與生產商跟進近日損壞絕緣體情況，其間不向Allied Insulators Limited購買任何絕緣體，並且不會再安裝其生產的絕緣體，直至完成跟進。

港鐵指出，涉及近期兩宗事故的絕緣體，是用於直接聯繫供電予列車的高壓電纜和鞏固支柱，需要同時承受到高拉力和高電壓差（一端連接二萬五千伏特，另一端則連接零伏特）。有關絕緣體設置

在六十五個地點。直至昨日已經更換二十三個，務求下星期完結前完成全部更換。

至於東鐵線另外有六十三個地點，裝有同期購置於同一生產商絕緣體，用於不需要同時承受高拉力及高電壓差地點，雖損壞機會較低，亦不會嚴重影響車務運作，但港鐵亦決定全部更換，而所更換的新絕緣體，則全部使用其他供應商貨品。

轟港鐵隱瞞 議員促交代

Allied Insulators Limited生產及供應絕緣體已超過一百五十年，在業界中享有盛名，其生產的絕緣體產品，提供予英國和海外客戶群使用，除了在英國設置廠房外，亦在其他地區開設生產線，其中在中國內地有兩間廠房。

立法會交通事務委員會副主席范國威表示，港鐵在公布廠商資料前，不少網民已爆出該間絕緣體

廠商資料，更指絕緣體在內地成都製造，只供應內地，但卻不知為何東鐵會使用。

范稱，港鐵並非主動公布訊息，只是被「爆料」後，才「硬住頭皮」承認，完全漠視市民知情權，更懷疑港鐵為「惺皮」，購入內地製絕緣體，要求港鐵詳細解釋。

立法會議員王國興則直指港鐵不斷隱瞞事件，是擔心被揭發有人失職，或採購上有利益關係，故港鐵必須盡快詳細交代事件。

昨晨又有事故 400人疏散

東鐵絕緣體事件仍未解決，昨晨七時再發生列車事故，一列由羅湖開往紅磡的南行列車，離開大圍站時，車頂集電弓與架空電纜之間出現電光，東鐵連忙安排列車在九龍塘站疏散四百名乘客，再開返車廠維修，事件影響東鐵服務六分鐘。本報記者

Insulators made in China, admits MTR

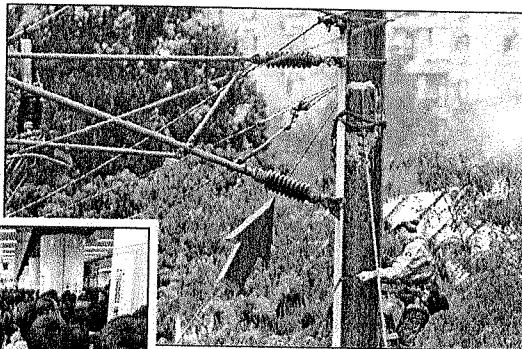
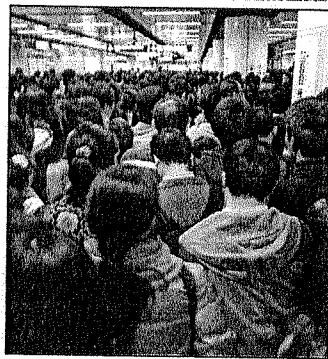
Qi Luo

The MTR yesterday admitted the insulators that caused two East Rail breakdowns in 10 days were made in China.

The railway earlier said a number of insulators from the same imported batch were found to be faulty and that it had decided to replace 63 of them in various parts of the network. So far, 23 have been replaced.

The admission came as angry commuters in Shenzhen openly asked the MTR to get out of the city following service delays on the Metro's Longhua Line, which it operates.

The MTR said the damaged insulators were imported through



The insulators are being replaced by the MTR, which encountered other service problems in Shenzhen, left.

“About 400 passengers were asked to get off at Kowloon Tong station and the train was driven to a depot for checking.”

She said the reason for the sparks was unknown because checking could not start until the train services stopped at about midnight.

In Shenzhen, thousands of commuters were late for work over the past two days because of signal problems.

A spokeswoman for MTR's Shenzhen office said there was a signal problem at Children's Palace and trains passing through had to be guided manually.

“We had to limit trains to every three to four minutes instead of two and a half minutes at peak hours,” she said.

A Weibo user said he had to wait for more than 30 minutes to get on a train.
qi.luo@singtaonewscorp.com

European brand Allied Insulators but were manufactured in the mainland.

“The MTR is following up with the company and will not make further purchases till the follow-up is complete,” it said.

The insulators that caused the breakdowns were used to directly connect the pillars and high-voltage cables that provide electricity to the trains.

Meanwhile, about 400 East Rail passengers were evacuated yesterday after sparks were seen coming from a train leaving the Tai Wai Station.

A spokeswoman said MTR staff saw the sparks and informed the operations control center.

港鐵又出事 160客逃生

輕鐵變火車自焚燒通頂



繼油塘站爆電纜癱瘓將軍澳綫服務五旬鐘後，港鐵昨又發生輕鐵列車頂冷氣機焚燒事故，一列雙卡列車停天湖站時，第二卡車頂冷氣機突然冒煙，一百六十名乘客即緊急疏散，車長則須冒險將列車駛到四個站外的洪水橋後備月台救火，沿途列車變「火車」終告燒通頂。

天水圍一列輕鐵雙卡列車昨晨在天湖站「自焚」，車頂冷氣機嚴重燒毀。港鐵發言人表示，列車每日出車前必須檢查，每月則有一次全面檢查，最近一次月檢是本月四日，暫未知今次出事原因，已與消防處及機電署等多部門聯手展開調查。

車長冒險駛至後備月台

肇事輕鐵列車為七〇六綫雙卡列車，屬第三期輕鐵，澳洲製造，車齡十六年，行走天水圍循環綫，昨晨八時五十分，接載約一百六十名乘客往天水圍，停在天湖站往天水圍方向月台時，第二卡車頂冒煙，有乘客告知車長，車長查看證實，即時疏散一百六十名乘客落車，並通知車務控制中心報警。

現場消息稱，車長見車頂只有煙，沒有明火，於是將發生火警的第二卡集電弓收起，截斷電源，以免加劇火勢，然後冒險將列車駛往約四個車站外的洪天路後備月台，當抵埗時，發現車頂已噴火冒出濃煙，即取滅火筒救火，但告無效。

大批消防員接報後五分鐘趕至，開兩條喉及

本報突發組

兩隊煙帽隊灌救，約二十分鐘將火撲熄，起火車頂冷氣機嚴重焚毀，車頂燒穿一個洞。消防新界西區長伍子元表示，起火車廂熏黑，散布燒焦的電線和雜物，事件中無人受傷。稍後，肇事列車被拖回屯門車廠，等候有關部門人員作進一步檢驗，查明起火原因。

港鐵發言人稱，感謝通知車長的熱心乘客，避過一場大災難。對於被質疑該列車已發生火警冒煙，仍在路軌行駛，該發言人解釋稱，車長根據指引和程序，將肇事列車駛離正綫路軌，過程中有與車務控制中心聯絡和依從安排，做法恰當，亦令輕鐵列車服務未受影響。

對於載客行駛中輕鐵列車「自焚」，理工大學機械工程學系工程師盧覺強指出，交通工具的冷氣機火警，大致有兩個原因，一是冷氣機摩打過熱，這很普遍；二是冷氣機出現滲水，令電線泄電出現短路起火，這較為罕見。

他稱，一般交通工具的冷氣機和組件都有防護裝置，防止滲水，因為摩打一旦過熱，或會令電線或機器組件的絕緣體脫落，被水滲入，倘電線濕水便出現短路而發生火警。

港鐵連續兩日發生嚴重事故 輕鐵冷氣機噴火嚇累160客

港鐵事故停不了，繼將軍澳線管道爆電纜，昨晨又有載客輕鐵着火！一輛輕鐵駛至天水圍天湖站時，車頂冷氣口突然着火，更傳出輕微爆炸聲，約160名乘客惶恐逃離車廂，列車則駛到4個站外的緊急月台停車，以免影響其他列車運行，消防員到場將火救熄，事件幸無人受傷。港鐵表示起火原因待查。

本報記者 區天海

出事一列輕鐵屬706號天水圍循環線，為雙卡列車，第二卡車廂頂部冷氣裝置位置嚴重焚毀，天花抽風系統亦有燒毀痕跡，碎片散滿車廂地上。該列車為第三期列車，有16年車齡，屬澳洲製造。港鐵發言人表示，每天出車前均會檢查系統運作，另每月有詳細檢查，包括冷氣系統等，對上一次月檢在本月4日，並無發現有問題。

列車駛往緊急月台滅火

昨晨8時50分，該列車載着大約160名乘客，由銀座站開往天湖站途中，第二卡車廂的冷氣出風口，竟然噴出濃煙，車頂也冒煙起火，更傳出輕微爆炸聲。乘客發現大驚紛紛躲遠閃避，驚叫聲此起彼落，有人按動緊急掣通知司機。車長得知出事，馬上通報車務控制中心求助，並在駛入天湖站月台後，立即開啓車門疏散乘客。

待全部乘客離開車廂後，車長再根據控制中心指示，把尾卡的集電弓放下截去電力，僅由頭卡牽引，

之後將列車駛離正常路線的路軌，馳往相隔4個站外的洪天路緊急月台。然而在抵達緊急月台時，列車頂已火光熊熊，火勢頗為猛烈。有目擊者稱，車長當時會以滅火筒試圖救火，惟不成功，更越燒越烈冒出滾滾白煙，要報警求援由消防員救火。

車頂焚毀起火原因待查

消防員接報後5分鐘迅速趕到，其時港鐵職員已截斷列車電源，消防員動用2喉及2煙帽隊灌救，於早上9時24分救熄火勢，無人受傷；列車頂部冷氣位置嚴重焚毀，碎片散滿地上，消防員事後攀梯上車頂，調查起火原因。列車其後已拖回車廠，由港鐵工程人員作進一步檢查。事件中輕鐵服務未受影響。

冷氣機過熱或短路起火

【本報訊】港鐵發言人表示，出事列車在天湖路站駛往洪水橋緊急月台途中，車頂只有冒煙；不過新界西消防區長伍子元表示，消防員抵達洪天路緊急月台時，發現輕鐵列車第二卡車頂，冷氣裝置位置冒煙及有明火。有學者指出，估計是列車的冷氣裝置肇禍。

理工大學機械工程學系工程師盧覺強表示，根據起火位置，估計是列車冷氣裝置故障，當火焰燒毀冷氣喉後，因滲出雪種，以致噴出黃色火焰。起火原因可能是冷氣機的電線，因滲水導致短路，也可能是摩打過熱致起火；但若是滲水致短路起火，情況甚為罕見，因冷氣機組件應有防護裝置防止滲水。

LIGHT-RAIL FIRE ADDS TO MTR'S TROUBLES

Blaze comes one day after five-hour shutdown on Tseung Kwan O line; bosses face questions over use of contractors for maintenance

Ada Lee and Clifford Lo

The MTR suffered its second setback in 24 hours yesterday when one of its light-rail trains burst into flames, sparking the evacuation of 160 rush-hour passengers.

The incident, in Tin Shui Wai, came less than a day after a power failure halted services on the Tseung Kwan O MTR line for almost five hours, prompting concerns over the contracting out of maintenance work on the line.

No one was injured in yesterday's fire but fire crews and ambulances sped to the scene shortly before 9am after smoke was seen billowing from the air-conditioning system on the roof at the rear of the two-carriage train near Tin Wu.

The 160 passengers were evacuated at Tin Wu and the burning train was taken to an emergency platform at Hung Tin Road, where fire crews took 15 minutes to douse the flames.

The blaze followed Monday's major incident which closed down the Tseung Kwan O line for hours, leaving MTR employees and lawmakers questioning whether a policy of contracting out maintenance work was a

contributing factor.

Maintenance has been carried out by subcontractors since the line opened in 2002. One MTR worker said the quality of maintenance was so unsatisfactory that, earlier this year, 10 workers from other lines had to be redeployed to work on the track, which runs from Hong Kong Island to the eastern New Territories.

Monday's problems began when a 30-metre length of overhead cable came loose between Yau Tong and Tiu King Leng stations on a stretch of track shared by the Kwun Tong line.

A Kwun Tong line train bound for Yau Ma Tei was forced to stop in a tunnel, while another was stopped at Tiu Keng Leng station. The entire Tseung Kwan O line and the shared section of the Kwun Tong line were closed for most of the afternoon, causing travel chaos.

One employee, who asked not to be named, said the 10 workers only recently finished on the line.

"Some track works should have been done better and some mechanical parts should be in better condition," he said. "The 10 workers had just gone back to their own positions two months



Some track works [by contractors] should have been done better

MTR WORKER

ago, and [on Monday] the accident happened."

Wong Yuen-wood, chairman of the MTR Staff General Association, said the situation was especially worrying since the redeployment of the 10 staff could have led to a manpower shortage elsewhere and affected safety.

Unionist lawmaker Tang Ka-piu protested against subcontracting outside MTR headquarters in Kowloon Bay yesterday. NeoDemocrat Gary Fan Kwok-wai also criticised the company for its inadequate contingency procedures, which left passengers waiting outside in the rain for buses to other stations. He criticised the government for not encouraging more alternative modes of transport to the railway.

Adi Lau Tin-shing, the MTR's deputy director of operations, said work by contractors met MTR standards. He said the company was still investigating the cause, and inspections on Monday night found that trains and other overhead cables were operating properly. It would review contingency arrangements, he added. He said the section of cable had passed an annual inspection in late October.

The MTR Corporation has three working days to hand in a report to the government. It could be fined up to HK\$7.5 million if it is found responsible.

上月噴火 車頂電纜又墮低

車頂被擊中冒煙 近百乘客歷險

電
纜

一列輕鐵列車，在駛進天水圍天湖路站時車廂頂冒煙，起火驚變「噴火列車」後，昨晨在返工返學繁忙時間，輕鐵塘坊村站附近一條架空電纜，因絕緣體損壞致一段電纜墮下，在半空飄揚，適時一列「雙卡式」列車駛經，車頂疑被垂下電纜擊中冒煙，車上近百乘客疏散，幸無人傷，惟部分輕鐵服務受阻逾兩小時。運輸及房屋局局長張炳良承認，港鐵故障近數周「密咁少少」，有關事故「一次都嫌多」，當局已要求港鐵提交報告交代。

現場為坑尾村與塘坊村站附近，昨晨六時十五分，一列761P路線的輕鐵列車，拖着編號1034及1068兩個車卡，載着約九十名乘客由天逸邨前往元朗，當列車駛至距塘坊村站月台約百米時，現場一截架空電纜疑損毀，長約六十厘米的電纜突然墮下。

接駁巴士指示差 惹乘客怨言

消息稱，該段電纜墮下時，懷疑擊中第二卡編號1068車卡的車頂，期間一度出現火花及冒煙，部分路軌枕木疑有燒過痕迹，車長隨即疏散乘客。警方及消防員接報趕至，現場已無煙火，事件中無人傷，多名港鐵工程人員隨即搶修。

由於正值返工返學時段，受事故影響，輕鐵八個站包括坑尾村、塘坊村、屏山、水邊圍、豐年路、康樂路、大棠路及元朗站須暫停服務，而610、614、615、751和761P路線則要改道。港鐵安排接駁巴士，來往洪天路緊急月台至元朗站及天水圍站，約十名港鐵職員在場協助和提示乘客。

有乘客稱，昨晨返學遇上輕鐵壞車，港鐵雖安排接駁巴士，惟現場指示不清，加上港鐵經常壞車，對乘客造成不便，對此極感不滿。港鐵工程人員搶修約兩小時後，至早上八時三十二分，列車服務陸續恢復正常。

延誤逾兩小時 或罰款300萬

港鐵發言人表示，昨早現場一段架空電纜的絕緣體損壞，令架空電纜失去拉力，該損壞的絕緣體於去年中才新安裝，港鐵將作詳細檢查及與供應商跟進，了解損毀原因。

運輸及房屋局局長張炳良承認，港鐵最近數周的故障「密咁少少」，對市民來說更是「一次都嫌多」，他已提點港鐵管理層注意部分鐵路系統包括輕鐵系統，因已營運一段時間，系統或已老化，或有需要提升系統，加強維修保養。運輸署已要求港鐵提交報告，了解電纜故障成因與系統是否有關，是否存在安全問題。

根據鐵路事故懲罰機制，若港鐵服務延誤三十一分鐘或以上將被罰款，今次輕鐵事故延誤逾兩小時，港鐵或須被罰款三百萬元。

殘餘電力亦可奪命 議員指輕鐵恍如炸彈

【本報訊】輕鐵接連發生事故，有工程師指出，輕鐵架空電纜雖裝有安全保護裝置，遇有意外會自動截電，但如直接被帶有殘餘電量的電纜擊中，情況最嚴重者，仍有生命危險。有立法會議員批評，輕鐵隱患猶如炸彈「爆完又爆」，要求港鐵公司全面檢討輕鐵系統。

理工大學機械工程學系工程師盧覺強指出，輕鐵架空電纜的電壓約有七百伏特，電纜墮下如擊中列車車頂的集電弓，會出現名為「跳火」的現象，從而產生火花甚至出現火球。

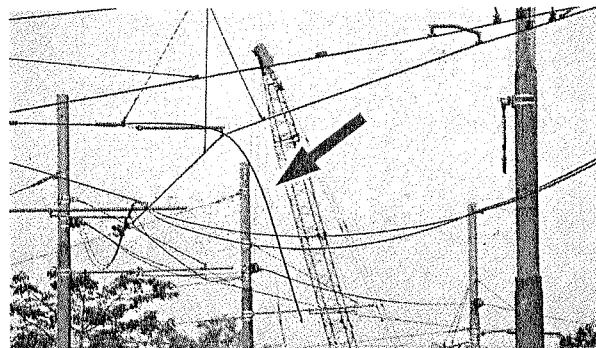
盧覺強表示，輕鐵系統運作已一段時間，有機會出現老化，加上每日不少列車經過，亦對電纜造成磨蝕，故維修保養必須做足。不過，因電纜本身很長，整個鐵路系統

網絡複雜，當中難免會「睇漏眼」。而輕鐵的架空電纜有安全裝置，當發生意外會自動截電，不會對車廂內乘客構成危險；但截電後或仍殘餘小量電力，倘無穿着膠鞋或膠質衣服，被直接擊中除可能會被電暈，最嚴重者或會死亡。

促全面檢討輕鐵系統

立法會交通事務委員會委員王國興表示，上月輕鐵發生嚴重爆炸及焚燒事故，一個月後又再發生，且兩次事故的地點相距不遠，對事件感到十分失望。他認為輕鐵已行駛多年，其隱患猶如炸彈「爆完又爆」，要求港鐵公司全面檢討輕鐵系統，包括電源供應、機車設施等是否存在隱患或老化問題，並盡快維修及更換。

輕鐵電纜鬆脫 5線停駛



輕鐵天水圍塘坊村站範圍的一段架空電纜，疑因絕緣體損毀致一條電纜鬆脫垂下(箭嘴示)，電纜觸碰到途徑列車，令車頂出現火花及冒煙而需暫停行駛。(蔡方山攝)

【明報專訊】港鐵又發生列車故障事件，一列載有乘客前往元朗的輕鐵，昨清晨駛經天水圍塘坊村站時，一條電纜鬆脫垂下碰到車頂至出現火花及冒煙，列車隨即因電流不穩「跳掣」停下，車廂漆黑一片，乘客要落車疏散。意外後，約10架列車及5條輕鐵路線服務受事故影響逾2小時，乘客要轉乘接駁巴士來往元朗及天水圍。運輸及房屋局長張炳良表示關注事件，會要求港鐵盡快交報告。

張炳良表示，港鐵全年故障數字屬於偏低，但近期比較多，而且今次事故時間長、影響大，當局非常關注，會要求港鐵盡快提交報告。他又表示，近日已特別提醒港鐵管理層，要注意是否有部分鐵路系統出現老化，建議港鐵提升系統。

乘客疏散影響兩小時 議員批港鐵

立法會交通事務委員會副主席范國威批評，港鐵近年不停加價，但列車接二連三出現重大問題，嚴重影響市民，是不負責任的表現，港鐵應全面檢查每年才檢查一次的設備，並調查檢測較頻密的設備故障是否涉及老化。

港鐵發言人指出，是次故障是坑尾村與塘坊村站之間一段架空電纜，因電流不穩定出現「跳掣」，暫停供電，已派人到場了解，發現有一個架空電纜的絕緣體損壞，令架空電纜失去拉力。港鐵又指出，今次損壞的絕緣體去年中才安裝，是沿用已久的設計，應很耐用，稍後會作詳細檢查，並向供應商了解損壞原因。

事發於昨早6時15分，一列前往元朗的輕鐵，駛經天水圍塘坊村站期間，因絕緣體損毀，導致一條電纜鬆脫垂下，觸碰到列車頂部，車頂瞬即出現火花及冒煙停下，列車瞬即停電，車廂漆黑一片。港鐵派員搶修，期間坑尾村站至元朗站共八個車站要暫停服務，五條輕鐵需臨時改道，港鐵派出免費巴士接載受影響乘客。受影響輕鐵服務至早上8時32分恢修正常。

根據港府與港鐵達成的懲罰機制，港鐵(包括東鐵及輕鐵)若發生事故令服務延誤可被罰款。31分鐘至4小時罰款100萬元至500萬元不等，今次事故逾兩小時，可被罰款300萬元。

電纜故障 輕鐵停2句鐘

【本報訊】輕鐵天水圍塘坊村附近發生電纜故障，八個輕鐵站服務早上一度受阻兩個多小時。運輸及房屋局局長張炳良關注事故，要求港鐵提交報告，並提醒港鐵要慎防鐵路系統，做好維修保養工作。

事發昨晨6時15分，一列行駛中的輕鐵行經屏山塘坊村站與青山公路附近時，懷疑被掉下的電纜打中車頂，冒煙並擦出火花，列車車廂停電，車長需馬上疏導乘客。受事故影響，坑尾村、塘坊村、屏山、水邊圍、豐年路、康樂路、大棠路及元朗站等輕鐵8個車站一度暫停服務；5條輕鐵路線包括610、614、615、751及761P路線亦須改道行駛。

事故後，港鐵在洪天路緊急月台安排免費接駁巴士至元朗或天水圍，疏導受影響乘客，現場秩序大致良好，但亦有學生抱怨因事故而返學遲到。港鐵工程人員到場駛走肇事列車後，並展開搶修，至早上8時32分列車服務回復正常。

張炳良昨日在視察水泉澳邨公屋地盤後表示，港鐵全年的事故數字仍然很低，但最近「較為密一點」，是次架空電纜問題引致的事故，由於時間較長、影響較大，運輸署會要求港鐵提交報告，交代電纜故障的成因、安全問題等，當局會認真跟進。他又說，由於各項鐵路系統已營運一段時間，他曾提醒港鐵公司，要慎防系統老化，在系統維修保養等各方面都要注意多一點。

S. C. M. P.

Light rail disrupted for two hours

Eight stations in Yuen Long and Tin Shui Wai affected yesterday morning

Ernest Kao
ernest.kao@scmp.com

Light-rail services across eight stations in the Yuen Long and Tin Shui Wai areas were disrupted yesterday morning, causing droves of rush-hour passengers to be transferred to shuttle buses.

The two-hour stoppage was believed to be because of the failure of overhead line equipment between Hang Mei Tsuen and Tong Fong Tsuen, the MTR Corporation said. "The circuit in the overhead lines tripped and caused a suspension in the power supply," a spokesman said.

The fault was thought to have been caused by a damaged insulator. The device was installed in the middle of last year.

"We will launch a detailed investigation with the component supplier to find out the cause," the spokesman said. If it turns out to be an electrical failure, it will be the third time in two months that such a breakdown has seriously affected the MTR's train services.

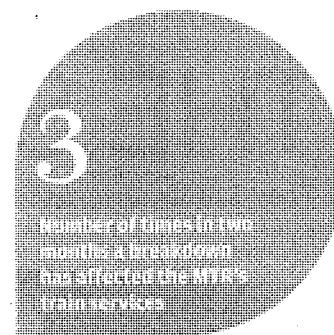
Services came to a standstill at about 6.15am at Hang Mei Tsuen, Tong Fong Tsuen, Ping Shan, Shui Pin Wai, Fung Nin Road, Hong Lok Road, Tai Tong Road and Yuen Long stations. Five routes were diverted.

The driver evacuated the twin-carriage train after smoke billowed from the roof. No one was injured.

Free shuttle buses were offered to commuters at the Hung Tin Road emergency platform and the Yuen Long and Tin

Shui Wai stations. Train services resumed at 8.30am.

"There have been many problems recently," one passenger said. "But I'm not going to stop using it. Residents of Tin Shui Wai don't really have a choice; it's one of the easiest and cheapest ways to get around."



On December 16, a power failure on the Tseung Kwan O line halted MTR services for nearly five hours, plunging the city's transport network into chaos.

A day later a light-rail train burst into flames at Tin Wu, Tin Shui Wai, causing the evacuation of 160 rush-hour passengers.

And in May last year, 77 passengers were injured, four seriously, when a light-rail train derailed near Castle Peak Road.

Secretary for Transport and Housing Professor Anthony Cheung Bing-leung said he had recently reminded the company to inspect its railways for ageing equipment and equipment in need of upgrading.

Cheung noted that service disruptions were less common last year compared with previous years, but acknowledged such incidents had recently become "a bit more frequent".

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

港鐵公司在主要維修外判合約方面的
外判員工人數(2010至2012年)

| 工作性質 | 外判員工人數 | | |
|-----------|--------------|--------------|--------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 |
| 車站維修 | 731 | 781 | 674 |
| 鐵道車輛維修 | 143 | 174 | 160 |
| 基建維修 | 308 | 314 | 332 |
| 總數 | 1 182 | 1 269 | 1 166 |

資料來源： 港鐵公司就其外判員工人數及列車服務延誤於2013年5月提供的補充資料文件[立法會CB(1)978/12-13(01)號文件]

新聞公報

立法會十四題：輕鐵行車安全

以下是今日（六月一日）在立法會會議上張學明議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的書面答覆：

問題：

日前發生輕便鐵路（輕鐵）與路面車輛碰撞出軌而導致二十多人受傷的嚴重事故。關於輕鐵行車安全的問題，政府可否告知本會：

（一）過去三年，每年發生涉及輕鐵交通事故的宗數和傷亡數字，以及引致上述意外的主因分別為何；

（二）有何針對上述意外的改善措施，以加強輕鐵的行車安全；及

（三）會否檢討現行輕鐵網絡和改善有關道路的交通燈號設計，以及考慮研究日後將輕鐵改為在高架橋或隧道內行駛？

答覆：

主席：

就問題的各部分，現回覆如下：

（一）根據運輸署的統計數字，過去三年發生涉及輕鐵交通事故的宗數及傷亡人數載於附件一。

導致上述交通意外的主要因素包括輕鐵車長及其他車輛駕駛者不遵照交通燈號的指示、行人不顧交通情況橫過馬路，以及行人不小心進入輕鐵的行車軌道。

（二）及（三）輕鐵系統是根據國際安全標準而設計、建造和運作。輕鐵系統中道路交界處的交通燈號設計，經多年的良好運作，已為一般的駕駛人士及行人所習慣。駕駛人士及行人只要遵守交通燈號、道路標誌及交通規例，應能確保安全。

輕鐵道路交界處設有的安全設施包括：

- * 交通燈號；
- * 輕鐵專用範圍的指示牌；
- * 車輛高度限制指示牌；
- * 黃色方格以提醒駕駛人士切勿停留在黃格內；及
- * 輕鐵在進入道路交界處前，會發出「叮叮」響聲及在突發事故時車長會按響號提醒駕駛人士。

輕鐵行人過路處的安全設施包括：

- * 「停步，看清楚」及「留意輕鐵」的標誌；
- * 在地面髹上「望左」、「望右」的字眼，提醒行人看清楚交通情況才踏出黃線；及
- * 輕鐵在進入行人過路處前，會發出「叮叮」響聲提醒行人留意。

所有輕鐵車長在入職時須接受十個星期的嚴格訓練，除了包括輕鐵系統的運作、警覺性駕駛、道路使用者守則等理論課程外，亦須接受實際輕鐵駕駛訓練，經導師考核合格後才能正式駕駛輕鐵。

此外，輕鐵車長每年須接受重溫課程，包括事故的檢討及從經驗中學習，亦須再次接受評核以決定是否能繼續執行車長的職務，香港鐵路有限公司（港鐵公司）會不斷評核和監察車長的表現。

現時，運輸署已在多個輕鐵道路交界處安裝了衝紅燈攝影機，以期針對路面車輛衝紅燈的行為起阻嚇作用。

港鐵公司持續推廣有關輕鐵的安全信息，每年均會進行不同類型的宣傳及教育活動，提高道路使用者的安全意識。在二〇一〇／一一年，港鐵公司舉行的有關宣傳及教育活動包括：以「叮叮響 勿橫過」為口號的「輕鐵道路安全運動」；派出輕鐵安全大使到輕鐵行人過路處提醒行人安全過路，並向行人及乘客派發刊載安全貼士的宣傳單張；安排員工及義工探訪區內長者中心，協助推廣乘客安全；於元朗、天水圍及屯門區學校舉行輕鐵道路安全講座；及為屯門及元朗區的中學生舉辦「輕鐵道路安全常識問答比賽」，進一步提升年輕一代在使用輕鐵服務時的安全意識。

完

2011年6月1日（星期三）
香港時間12時02分

附件一

過去三年發生涉及輕鐵交通意外的宗數及傷亡人數

| 年份 | 意外宗數 ^註 | 傷亡人數 | | | |
|------|-------------------|------|----|----|----|
| | | 死亡 | 重傷 | 輕傷 | 總計 |
| 2008 | 9 | 0 | 2 | 29 | 31 |
| 2009 | 8 | 2 | 3 | 8 | 13 |
| 2010 | 14 | 1 | 7 | 11 | 19 |

^註 即向警方報案的傷亡意外數字而不包括只牽涉車輛或/及財物損毀的意外數字。

新聞公報

立法會十五題：鐵路服務及事故

以下為運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（六月八日）在立法會會議上就黃成智議員的提問所作的書面答覆：

問題：

有關香港鐵路有限公司（港鐵公司）的鐵路服務及事故，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，由2005年至今，每年各鐵路走線的平均每日載客量、繁忙時間的平均載客量和載客率及非繁忙時間的平均載客量和載客率分別為何（按年列出）；

（二）是否知悉，由2010年至今，各鐵路走線分別發生服務延誤逾8分鐘、30分鐘及一小時的事故的數目及受影響乘客的人數，並按發生事故的原因，以表列出服務延誤8分鐘以上至30分鐘、30分鐘以上至一小時，以及超過一小時的事故的分項數字；

（三）是否知悉，第（一）項的事故的詳情（按下表列出）；

| 事故 發生 日期 | 事故 發生 時間 | 受影響 的路線 | 事故成因 及調查 結果 | 已採取的 補救行動 及改善 措施 | 服務延誤 時間 (分鐘) |
|----------------|----------------|------------|-------------------|---------------------------|--------------------|
|----------------|----------------|------------|-------------------|---------------------------|--------------------|

（四）過去3年，當局有否研究就鐵路事故訂立一套懲治及補償機制，例如停止發放獎金予港鐵公司的行政總裁及相關管理階層職員，以及向受事故影響的乘客提供補償；若有，詳情為何；若否，原因為何；及

（五）鑑於運輸及房屋局局長於2010年6月2日回覆本會議員的質詢時表示：「在兩鐵合併至今，港鐵為維持高質素的鐵路服務和提升設施表現，及在鐵路基建和維修方面，每年投放40億元，用作維修、保養及更新資產」，是否知悉，2005年至今，每年港鐵公司：

（i）在維持服務質素、提升設施表現、鐵路基建、維修保養及更新資產等方面的工作詳情為何，以及涉及的開支分別佔上述40億元開支的百分比為何（按年列出）；及

（ii）負責上述各項工作的人手及時間等資源的分配分別為何（按年列出）？

答覆：

主席：

（一）由2005年至2010年期間，香港鐵路有限公司（港鐵公司）各條鐵路線的服務的每日平均載客量及載客率等數據載於附表（一）。

（二）自2007年12月2日兩鐵合併後，港鐵公司的列車服務一直維持在高水平，99.9%的乘客可在不超過編定時間五分鐘內完成旅程抵達目的地。

根據港鐵公司提供的資料，2010年至2011年第一季期間，港鐵列車服務因不同原因延誤8分鐘至30分鐘、30分鐘以上至一小時，以及超過一小時的資料列於下表。港鐵公司表示，對每宗延誤均認真處理，並作出調查，以期在乘客服務及列車服務的可靠程度方面作出改善。

8分鐘至30分鐘的服務延誤

| 原因／年份 | 2010年 (以宗數計) | 2011年第一季 (以宗數計) |
|-----------|-----------------|--------------------|
| 機件故障 | 138 | 39 |
| 人為失誤 | 20 | 8 |
| 乘客行為及外在因素 | 94 | 35 |
| 總計 | 252 | 82 |

30分鐘以上至一小時的服務延誤

| 原因／年份 | 2010年 (以宗數計) | 2011年第一季 (以宗數計) |
|-----------|-----------------|--------------------|
| 機件故障 | 3 | 1 |
| 人為失誤 | 1 | 1 |
| 乘客行為及外在因素 | 8 | 1 |
| 總計 | 12 | 3 |

超過一小時的服務延誤

| 原因／年份 | 2010年 (以宗數計) | 2011年第一季 (以宗數計) |
|-----------|-----------------|--------------------|
| 機件故障 | 2 | 1 |
| 人為失誤 | 0 | 0 |
| 乘客行為及外在因素 | 1 | 0 |
| 總計 | 3 | 1 |

（三）在2010年至2011年第一季，就每宗港鐵列車服務延誤8分鐘或以上的資料載於附表（二）。

（四）港鐵公司有既定機制釐訂公司的薪酬政策，以及其董事及管理層的薪酬。港鐵公司的薪酬政策旨在確保薪酬水平恰當，並與公司所制定的目標及業績表現一致。為此，港鐵公司會考慮的因素包括公司的整體表現、個別人士的職責、工作範圍及表現、市場做法；以及相類公司支付的薪酬等方面才作出決定。

港鐵公司董事局內設有薪酬委員會，薪酬委員會負責審議公司的薪酬政策，並向董事局提出建議，同時獲授權釐定及檢討行政總裁及執行總監會其他成員的薪酬。

根據港鐵公司提供的資料，自兩鐵合併後，即2008年至2010年，港鐵公司為維持高質素的鐵路服務和提升設施表現，每年投放40億元進行維修、保養及更新資產，2008年至2010年的分類與人手數據如下：

| 類別 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| —— | —— | —— | —— |
| 維持服務質素 (包括日常維修保養 以及設備更新資產) (億元) | 31.17 | 31.03 | 33.26 |
| 提升設施表現 (包括服務改善項目) (億元) | 7.22 | 11.27 | 13.32 |
| 因兩鐵合併的系統改善項目 (億元) | 2.39 | 0.62 | 0.05 |
| 合共 (億元) | 40.78 | 42.92 | 46.63 |
| 人力資源 (人數) | 4 296 | 4 500 | 4 613 |

在維持服務質素方面，港鐵公司會就土木工程結構、軌道、訊號系統、配電系統、架空電線、載客列車、工程機車及巴士等各個項目進行預防性及修正性的維修工作，當中包括檢查、維修、清潔和更新資產。這些項目是按預定維修周期而進行。

2008年至2010年，港鐵公司在提升設施表現，及因兩鐵合併而進行的系統改善項目方面的資料簡述如下：

2008年

——
為了讓乘客享有更舒適的旅程，港鐵公司引入了五列各有七個車卡的新列車，行走西鐵線。此外，港鐵公司訂購了十列新車，以增加現有路線的班次，配合港島、觀塘、荃灣和將軍澳各線乘客量的持續增長。

港鐵公司計劃為港島線、荃灣線和觀塘線八個地面車站加裝自動月台閘門的工程，於機場快線的列車車廂內提供無線上網接駁，並開始為大窩口站加建一部室外升降機，連接行人天橋和該站的地面大堂，及就深水

、黃大仙、佐敦和油麻地站安裝升降機展開規劃。

2009年

———
港鐵公司完成了機場快線車廂的翻新工程，並在所有東鐵線車站（馬場站除外）安裝闊身閘機，方便使用輪椅的乘客進出車站；而奧運站、尖沙咀站、屯門站和青衣站的新出入口亦已用。

繼無線寬頻（Wi-Fi）服務於1月覆蓋機場快線全線列車後，港鐵公司亦將3G流動電話覆蓋範圍擴展至機場快線全線車站及隧道，並為港鐵網絡內32個車站（包括機場快線各站）接駁公眾無線寬頻服務。

在東鐵線進行更換變壓站內的高壓套管，令列車供電更為可靠。

2010年

———
港鐵公司在美孚站、佐敦站、上水站、旺角東站、錦上路站及天水圍站完成不同程度的翻新工程，及進行粉嶺站的翻新工程。

港鐵公司開始在港島線、觀塘線和荃灣線的八個地面車站的月台安裝自動閘門。

在葵芳站和葵興站增設供殘疾人士使用的斜道，及在黃大仙站、深水站及佐敦站，進行加建室外升降機的工程。

此外，東鐵線現正在沿的變壓站附近加裝高壓遙控開關掣，在一旦遇有供電系統故障時，電力恢復將更為迅速。

完

2011年6月8日（星期三）
香港時間13時35分

新聞公報

立法會三題：鐵路事故應變安排

以下是今日（二月八日）在立法會會議上梁劉柔芬議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

運輸署的資料顯示，鐵路運輸是本港重要的交通系統，每日載客量達三百九十萬人次，佔公共運輸總載客量約百分之三十七。二〇一一年十二月，新加坡地鐵發生二十四年來最嚴重故障，列車服務停頓逾五小時，受影響乘客數以十萬計。就此，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）有否分級機制應付不同類型及嚴重程度的鐵路故障；若有，分級應變方案的詳情為何；若否，港鐵公司的應變方案詳情為何；在甚麼情況下，當局才會介入處理鐵路事故；及

（二）政府有否應變方案，處理本港發生可引致鐵路系統全線癱瘓，不能在短期內恢復運作的重大事故（例如停電、恐怖襲擊及天災等）；若有，政府應變方案的具體詳情（包括如何在短時間內通報公眾、疏散港鐵列車及車站內的乘客、協調路面交通以應付近百萬人次的人流量，以及確保緊急救護服務不會受影響等）為何；若否，相關政府部門及港鐵會否盡快共同制訂聯合應變措施；政府可否加強宣傳鐵路事故的應變方案，並將資料公開，方便公眾查閱？

答覆：

主席：

就問題的兩部分，現回覆如下：

警報機制

在警報機制方面，根據運輸署的要求，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）會因應鐵路事故的嚴重程度向運輸署及其他公共交通營辦商發出黃色或紅色警告信息。

黃色警告是就可能引致服務嚴重受阻的事故所發出的預先警告。其他公共交通營辦商在收到黃色警告後，須提醒其緊急服務單位準備在短時間內採取緊急行動，並與港鐵公司保持聯絡。

紅色警告是就服務已持續或預計會持續嚴重受阻二十分鐘以上的訊

號，並需要其他公共交通營辦商提供緊急支援服務的警告。當收到紅色警報後，其他公共交通營辦商須立即調動資源，盡快提供適當的支援服務。

根據規定，港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生八分鐘或若預計事故會長達八分鐘或以上時，須於八分鐘內通知運輸署。而列車服務受阻事故，是指導致列車在鐵路車站或輕鐵車站，或在某段鐵路線上停駛的事故。

另外，根據《香港鐵路規例》，港鐵公司須向機電工程署通報涵蓋在整個鐵路範圍任何部分發生而對鐵路安全運作有直接影響的事件。

運輸署「緊急事故交通協調中心」

運輸署的「緊急事故交通協調中心」每天二十四小時監察和處理交通及公共運輸事故。該中心會因應鐵路事故的嚴重程度、所涉及的範圍等，適時聯絡其他公共運輸服務營辦商、警務處、消防處及有關政府部門和機構，以協調實施相應的緊急應變計劃。運輸署亦會透過傳媒及其他渠道，向公眾發放有關資訊，如緊急接駁巴士服務的安排、最新的交通情況等，以方便乘客選擇適切的替代服務或更改行程，以減低事故對乘客造成的影响。

重大事故的應變安排

遇上重大事故時，港鐵公司會啟動「事故控制站」，即時與多個政府部門包括消防處、警務處及運輸署，按照應變計劃下的既定程序處理事故，包括盡快及安全地疏散乘客。

假如港鐵公司的電力供應受到影響時，列車的後備電力會啟動，為列車上的主要設施提供電力，包括部分照明、通風和通訊系統。另外，港鐵公司亦會安排職員，盡快協助列車上的乘客離開車廂。

港鐵公司的電力系統分別由香港電燈有限公司和中華電力有限公司，及其不同的電力站和設備所支援。香港電燈有限公司與中華電力有限公司另設聯網系統，可使兩家電力公司在遇上發電機故障時能互相提供緊急支援。事實上，港鐵公司的電力供應網亦分為不同的段落，以致電力故障能限制在既定的範圍內。故此，港鐵公司發生重大電力中斷事故，而導致整個鐵路系統全線癱瘓的風險系數很低。

遇有恐怖襲擊的預警或大型自然災害的威脅，政府的保安當局及運輸署會聯同港鐵公司，根據既定的反恐應變計劃或天災應變計劃採取有效的應變措施。港鐵公司每年定期與政府不同部門包括鐵路警區、消防處、運輸署及機電工程署聯合舉行共十二次事故演習，確保在有需要時各項應變措施得以順利實施。

倘若因恐怖襲擊、地震、海嘯等不可預測的因素而導致整個鐵路系統全線癱瘓，政府當局會把事件提升至全港性災難級別的危機層面來處理。

港鐵公司的具體緊急應變安排

具體緊急應變安排方面，港鐵公司已與運輸署及警方按照各鐵路線及車站的地理位置及特殊環境、因應不同程度可能會出現的服務受阻情況，共同制定各條港鐵線及輕鐵線在鐵路事故期間的各種應變措施。

一旦列車服務需要暫停，港鐵公司一方面會盡快掌握事故的情況，評估服務受影響的程度，並將有關資訊向乘客及傳媒發布，特別是要求電子傳媒向尚未進入鐵路系統的乘客，發放有關服務受阻情況、及其他可選擇交通工具的信息；而另一方面則盡快把鐵路事故的成因查明以及進行修復，以恢復列車服務。

港鐵公司已經汲取以往事故的經驗，不斷改進及提升其緊急應變措施，並落實了一連串新的應變安排，包括成立由六十名成員組成的客務快速應變隊，專責於事故期間為乘客提供指導和協助、維持受影響車站及緊急接駁巴士上落點的秩序，並向車務控制中心適時匯報，以確保能與有關的部門如警方，作出更有效的協調和人流管理。

資訊發放

資訊發放方面，港鐵公司有措施加強與乘客於列車服務暫停時的溝通，協助乘客作出適當的安排，包括：（一）透過在車站及車廂內的廣播，發布服務的詳情；（二）透過在車站裝設的大型資訊指示，提供其他公共交通服務的資訊包括專營巴士路線、巴士站位置，以及緊急接駁巴士上落點的位置；（三）於車站大堂天花及路面擺設指示，沿途指示乘客前往乘搭緊急接駁巴士的地點。

此外，港鐵公司已於二十個轉線站出入閘機區內的當眼處，加裝液晶體顯示屏，於服務暫停或嚴重受阻時向乘客提供列車服務的資料及其他重要信息。所有車站將於二〇一三年年底前完成安裝液晶體顯示屏。

緊急接駁巴士

另外，港鐵公司已制定當港鐵服務一旦發生事故時緊急接駁巴士的調配安排，並與提供接駁巴士服務的營辦商簽訂協議，在鐵路事故發生時提供接駁巴士服務，接載受影響的乘客到最近而仍在正常運作的港鐵車站繼續行程。

由於接駁巴士的運載能力遠低於鐵路，接駁巴士只可用作支援而不能夠完全替代鐵路服務。故此，乘客多數需要轉乘其他未受事故影響的港鐵路線，或其他公共交通工具前往目的地。

人流管理

港鐵職員均接受足夠的訓練及演習，發生事故時會根據既定程序，進行人流管理、發出車站廣播及通告，並協助乘客處理票務事宜。有關的車站職員數目亦會因應需要而有所增加。此外，於事故發生期間，港鐵公司亦會安排職員在路面監察，並向車務控制中心及車站控制室匯報，確保能與警方及有關的部門作出有效的協調，管理人流。

宣傳及公眾教育

港鐵公司理解公眾人士及乘客對鐵路事故緊急應變措施的關注，亦明白在事故期間，乘客若能掌握更多有關的資訊，有助於疏散受影響的乘客，亦可讓他們及時調整行程以減少不便。

港鐵公司已經把公眾人士及乘客關注的應變資料，為全線各個車站印製特定的《乘車應變錦囊》單張公開派發，包括港鐵車站附近可供選擇的路面公共運輸服務的種類和位置、緊急接駁巴士的大約到達時間、上客點位置及前往路線等，並上載到港鐵公司的網頁，方便公眾查閱，隨時備悉各項乘客需知的應變安排。

完

2012年2月8日（星期三）
香港時間14時42分

**交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**2013年12月16日將軍澳線及觀塘線服務中斷事故及
近期於東鐵線與輕鐵發生的重大事故**

相關文件一覽表

重鐵網絡事故

| 日期 | 委員會 | 會議紀要／文件 | 立法會文件編號 |
|------------|---------------|---|---|
| 16.12.2008 | 鐵路事宜 小組委員會 | 政府當局就2008 年12月8日港鐵 觀塘線架空電力 設備故障的事故 及近期的鐵路事 故提供的文件 | 立法會CB(1)398/08-09(01)號 文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1216cb1-398-1-c.pdf |
| | | 香港鐵路有限公 司就2008年12月 8日港鐵觀塘線 架空電力設備故 障的事故及近期 的鐵路事故提供 的文件 | 立法會CB(1)398/08-09(02)號 文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1216cb1-398-2-c.pdf |
| | | 會議紀要 | 立法會CB(1)1786/08-09號 文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20081216.pdf |
| 4.12.2009 | 鐵路事宜 小組委員會 | 政府當局就2009 年10月9日港鐵 將軍澳線訊號組 件故障事故及 2009年10月10日 荃灣線列車故障 事故提供的文件 | 立法會CB(1)309/09-10(01)號 文件 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1309-1-c.pdf |

| 日期 | 委員會 | 會議紀要／文件 | 立法會文件編號 |
|-----------|-----------|---|--|
| | | 政府當局就 2009 年 8 月 21 日港鐵將軍澳線訊號組件故障事故提供的文件 | 立法會 CB(1)2607/08-09(01) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-2607-1-c.pdf |
| | | 會議紀要 | 立法會 CB(1)1016/09-10 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20091204.pdf |
| 4.11.2010 | 鐵路事宜小組委員會 | 政府當局就港鐵荃灣線服務受阻事故提供的文件 | 立法會 CB(1)277/10-11(02) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-277-2-c.pdf |
| | | 會議紀要 | 立法會 CB(1)1068/10-11 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20101104.pdf |
| 18.3.2011 | 鐵路事宜小組委員會 | 政府當局就 "港鐵荃灣線 2010 年 10 月 21 日服務受阻事故" 提供的文件 | 立法會 CB(1)1585/10-11(03) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-1585-3-c.pdf |
| | | 政府當局就 "近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故" 提供的文件 | 立法會 CB(1)1585/10-11(04) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-1585-4-c.pdf |
| | | 香港鐵路有限公司就 "2010 年 10 月 21 日港鐵荃灣線服務受阻事件跟進事項" 提供的文件 | 立法會 CB(1)1585/10-11(05) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdpcb1-1585-5-c.pdf |

| 日期 | 委員會 | 會議紀要／文件 | 立法會文件編號 |
|-----------|-----------|--|--|
| | | 香港鐵路有限公司就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件 | 立法會CB(1)1585/10-11(06)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-1/1/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0318cb1-1585-6-c.pdf |
| | | 政府當局就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件 | 立法會CB(1)1323/10-11(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-1/1/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0221cb1-1323-2-c.pdf |
| | | 香港鐵路有限公司就"近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故"提供的文件 | 立法會CB(1)1323/10-11(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-1/1/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0221cb1-1323-3-c.pdf |
| | | 會議紀要 | 立法會CB(1)2913/10-11號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-1/1/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20110318.pdf |
| 28.6.2012 | 鐵路事宜小組委員會 | 香港鐵路有限公司提供題為"港鐵服務表現"的文件 | 立法會CB(1)2236/11-12(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0628cb1-2236-1-c.pdf |
| | | 香港鐵路有限公司提供題為"港鐵列車不停站或車長沒有適當依從既定程序開啟車門的個案"的文件 | 立法會CB(1)1162/11-12(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0113cb1-1162-1-c.pdf |

| 日期 | 委員會 | 會議紀要／文件 | 立法會文件編號 |
|------------|-----------|---------------------------------------|---|
| | | 會議紀要 | 立法會 CB(1)2626/11-12 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20120628.pdf |
| 20.12.2013 | 鐵路事宜小組委員會 | 政府當局就 2013 年 12 月 16 日將軍澳線服務中斷事故提供的文件 | 立法會 CB(1)595/13-14(01) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr13-14/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1220cb1-595-1-c.pdf |

輕鐵事故

| 日期 | 委員會 | 會議紀要／文件 | 立法會文件編號 |
|-----------|-----------|-------------------------------------|--|
| 24.5.2013 | 鐵路事宜小組委員會 | 香港鐵路有限公司就 2013 年 5 月 17 日的輕鐵事故提供的文件 | 立法會 CB(1)1072/12-13(07) 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0524cb1-1072-7-c.pdf |
| | | 會議紀要 | 立法會 CB(1)1870/12-13 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20130524.pdf |

立法會秘書處

議會事務部 1

2014年2月25日